6
Tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Regels over het tijdelijk heffen van tol voor de gedeeltelijke bekostiging van de verbinding tussen de A15 bij Rozenburg en de A20 tussen Maassluis en Vlaardingen en de verbinding van de A15 tussen knooppunt Valburg en de A12 bij Zevenaar (Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15) (34189).**

De **voorzitter**:
Ik heb de minister van Infrastructuur en Milieu reeds welkom geheten in de Eerste Kamer.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Voorzitter. De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die we vandaag bespreken, vormt de wettelijke grondslag voor tolheffing op deze twee nieuwe verbindingen. De PVV-fractie heeft er alle begrip voor dat de minister vaart wil maken met wegeninfrastructuurprojecten. Deze zijn hard nodig om de files aan te pakken. Het afgelopen jaar zorgden alle files samen voor een kostenpost van maar liefst 655 tot 852 miljoen euro, zo maakte de transportsector gisteren bekend.

De wijze van bekostiging van deze projecten is echter een ander verhaal. De minister geeft aan dat de middelen binnen het infrastructuurfonds ontoereikend zijn om de projecten ViA15 en Blankenburgverbinding volledig met publiek geld te bekostigen en dat er ook nog geen duidelijkheid is over een verlenging van het infrastructuurfonds. Daarom zou tolheffing op deze trajecten noodzakelijk zijn. De minister stelt in de memorie van antwoord echter ook het volgende: "Tolheffing kan achterwege blijven indien uit de verschillende regio's een aanvullende bijdrage wordt gedaan die gelijk is aan de tolopgave van het project. Tot dusver heb ik bij de regionale partijen hiertoe echter geen bereidheid gevonden." Dit geeft aan dat tolheffing geen absolute noodzaak is, maar vooral de consequentie van politieke keuzes in de besteding van middelen op rijks- en regionaal niveau. Het is immers niet zo dat er geen potentiële financieringsmogelijkheden zijn. De provincies hebben immers nog miljarden aan middelen beschikbaar uit verkopen van energiebedrijven.

Op 3 november jongstleden maakte het CBS nog bekend dat de provincie Gelderland een eigen vermogen heeft van 4,7 miljard euro. In principe zou de tolopgave voor het project ViA15 in die provincie dus makkelijk gedekt kunnen worden. Bovendien heeft de provincie Gelderland veel baat bij het project. De nieuwe ViA15-brug ontlast immers de provinciale weg N325 bij Arnhem.

De bijdrage die de regionale partners leveren aan deze rijkswegenprojecten kunnen we zeker waarderen. Het zou echter beter zijn, ook voor de regio's, als deze projecten gerealiseerd kunnen worden zonder tolheffing. Daarom vraag ik de minister of niet alsnog gezocht moet worden naar bereidheid bij de provincie om deze tolopgave te financieren. Dan kan alsnog van dit onnodige, complexe systeem van tolheffing worden afgezien.

Automobilisten betalen al motorrijtuigenbelasting. Daarbovenop komen ook nog de provinciale opcenten. De automobilist betaalt dus al een forse rekening aan de overheid, 20 miljard euro per jaar. Hieruit kan de wegeninfrastructuur gefinancierd worden. Extra tolheffing zou dus driedubbelop zijn. In plaats van dit geld te besteden aan onze eigen wegen wordt het nu via EU-afdrachten onder andere uitgegeven aan snelwegen in de westelijke Balkanlanden, zoals Albanië en Bosnië. De Europese Commissie heeft in dit kader voor de komende vijf jaar maar liefst 1 miljard euro toegewezen aan deze landen, als zogenaamde pretoetredingssteun. En dan Turkije, dat vanuit de EU zelfs 220 miljoen euro ontvangt van ons belastinggeld voor de aanleg van spoorweginfrastructuur in het kader van de TEN-T transportcorridors. Ons eigen rijksinfrafonds is ondertussen uitgeput en de automobilist mag hiervoor opdraaien met de voorliggende tolheffing.

Om terug te komen op de mogelijke bijdrage uit de regio, de opcenten motorrijtuigenbelasting worden door de provincies niet een-op-een ingezet voor de financiering van wegeninfrastructuur, maar als algemeen dekkingsmiddel. De automobilist is hierdoor de melkkoe voor de linkse hobby's, zoals de spilzuchtige subsidies aan schijnelitefeestjes, klimaatkolder en islamfaciliterende migrantenorganisaties. Als er al een snelweg van gefinancierd wordt, dan is het slechts de zogenaamde groene snelweg van de ecologische hoofdstructuur.

Wat de PVV betreft is het de wereld op zijn kop dat de inkomsten uit de opcenten niet rechtstreeks naar wegeninfrastructuur gaan. Steeds wordt daarvoor de drogreden aangevoerd dat de opcenten nooit als doelbelasting bedoeld zouden zijn. Opcenten waren oorspronkelijk wel degelijk een doelbelasting, ingesteld in 1965 om een Rijkswegenfonds te voeden. Pas begin jaren tachtig zijn de opcenten als bestuurlijk goedmakertje richting de provincies een algemeen heffingsmiddel geworden. De vraag is of het wenselijk is dat provinciebestuurders tot in lengte der jaren een claim kunnen blijven leggen op de opcenten motorrijtuigenbelasting als een algemeen heffingsmiddel, of dat zij, gelet op de problematiek van de financiering van wegeninfrastructuurprojecten, weer als doelbelasting aangemerkt zouden moeten worden. Graag een reactie van de minister.

Met de regio's zijn bestuursovereenkomsten afgesloten. In de bestuursovereenkomst over de ViA15 is ten aanzien van tolheffing in artikel 9, lid 2 het volgende opgenomen: "Bij tegenvallers in de geraamde tolopbrensten delen Rijk en de provincie Gelderland de kosten daarvan, waarbij de provincie Gelderland dat doet voor een maximumbedrag van 60 miljoen euro. Daarmee dragen Rijk en de provincie Gelderland gezamenlijk elk voor de helft het risico tot 120 miljoen euro. Daarboven staat het Rijk garant."

Hoe kan de minister deze bepaling rijmen met het karakter van het voorliggende wetsvoorstel, waarbij het uitgangspunt is dat het tolbesluit in ieder geval wordt ingetrokken, uiterlijk op het moment dat de netto-opbrengsten gelijk zijn aan de tolopgaven? Wanneer kan er dan sprake zijn van tegenvallende tolopbrengsten? Graag een reactie van de minister.

In een afgelopen 5 november getekende, aanvullende bestuursovereenkomst voor de ViA15 tussen het Rijk en de provincie Gelderland zijn maatregelen onder voorbehoud van meevallers bij realisatie opgenomen. Dit betreft niet-prioritaire maatregelen rondom het project, zoals inpassing van poelen, wandelpaden en fietspaden. Dit betekent dus dat de automobilist middels de tolheffing eventueel gaat meebetalen aan maatregelen die niet vallen onder het Tracébesluit. Waarom is er niet voor gekozen om deze eventuele meevallers in te zetten voor het verder beperken van de tolopgave? Graag een reactie van de minister.

Gelet op de voornoemde, alternatieve potentiële financieringsmogelijkheden is het bizar dat de minister moet teruggrijpen op het middel van tolheffing. Niet voor niets zijn alle rijkstollen al in 1900 afgeschaft en de gemeentelijke tollen in 1953. Tolheffing is een complex systeem en de automobilist betaalt al middels de motorrijtuigenbelasting en de opcenten. Uitbreiding van de tolheffing in Nederland is dan ook onwenselijk, zeker als de minister tegelijkertijd bezwaar maakt tegen de invoering van een Duits tolvignet. Moeten we dit wetsvoorstel zien als een volgende stap in de uitbreiding van tolheffing op de Nederlandse wegen? Wordt de Nederlandse automobilist in de toekomst wellicht opnieuw lastiggevallen met plannen voor rekeningrijden met tolpoortjes? Momenteel worden honderden miljoenen euro's uitgegeven voor het aanleggen van peperdure ecoducten. Moeten automobilisten straks wellicht ook tol gaan betalen om onder een ecoduct door te mogen rijden?

In de memorie van toelichting trekt de minister de conclusie dat de weggebruiker geen btw is verschuldigd over de te innen tolheffingen omdat de tol geheven wordt ter uitvoering van een publiekrechtelijke taak. Kan de minister bevestigen dat dit voor de gehele tolopgave ook zo zal blijven en dat de tolheffing nooit zal worden overgedragen aan een btw-plichtige privaatrechtelijke onderneming, zoals dat bij de Westerscheldetunnel het geval is? Graag een bevestiging van de minister.

Ook de betalingsmogelijkheden die in het kader van het nader op te stellen uitvoeringsplan nog zullen worden uitgewerkt, baren onze fractie zorgen. Onduidelijk is nog steeds of er geen rechtsongelijkheid kan optreden tussen Nederlandse en buitenlandse automobilisten indien de laatsten hun tolfactuur niet betalen. De minister geeft weliswaar aan dat het wetsvoorstel voorziet in de mogelijkheid van toezicht op het netwerk met de mogelijkheid, motorrijtuigen staande te houden en een direct te betalen bestuurlijke boete aan de bestuurder uit te reiken als hij geen tol heeft betaald. De vraag is echter in hoeverre dit systeem in de praktijk haalbaar en uitvoerbaar is. Een waterdicht systeem lijkt het in ieder geval niet te zijn. Graag een reactie van de minister.

De complexiteit van het systeem van de betalingsmogelijkheden voor deze tolheffing heeft veel weg van de provinciale weggeldkaart die tot 1940 enkel in de provincie Noord-Brabant gehanteerd werd om de provinciale wegen te bekostigen. Deze gold alleen voor bepaalde provinciale wegen en niet-ingezetenen moesten een aparte vijftiendagenkaart halen bij een gemeentekantoor. Een ingewikkeld en irritant systeem, dat voor veel verwarring zorgde en daarmee een stortregen aan processen-verbaal. De kans is groot dat anno 2015 het free-flow system voor tolheffing met een online gebruikersregistratie en met betaalmogelijkheden vooraf en achteraf minstens net zo verwarrend zal worden. Ook nu zouden zomaar weer veel boete-inkomsten kunnen worden geënd. In 1914 haalde het zelfs de krant toen een lid van deze Eerste Kamer, mr. Van Lanschot, een proces-verbaal kreeg omdat hij zich zonder wegkaart op de Brabantse provinciale wegen had begeven. Ruim een eeuw later zal het wachten zijn op het eerste huidige Eerste Kamerlid dat zich in de krant zal beklagen over een boete vanwege het per ongeluk vergeten te betalen bij het passeren van de Blankenburgtunnel of de A15. Daarom nu beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

De PVV is verheugd dat eindelijk de schop de grond in kan voor de aanleg van de Blankenburgtunnel en de verlengde A15. Het blijft echter een brug te ver dat automobilisten die al zoveel motorrijtuigenbelasting en opcenten afdragen ook nog eens tol moeten gaan betalen.

☐

Mevrouw **Meijer** (SP):
Voorzitter. Namens mijn fractie gefeliciteerd met uw verjaardag. Maar daarvoor sta ik hier niet.

Ik sta hier vandaag voor de tolheffing voor de Blankenburgtunnel en de ViA15. De minister stelt ons voor om tol te vragen voor deze aan te leggen wegen. Zij heeft geld bijeen gegaard uit het Infrastructuurfonds via de provincies, maar de resterende 720 miljoen moet opgebracht worden via tol. Eigenlijk is dat bedrag 602 miljoen, maar de uitvoeringskosten betreffen ook nog eens 118 miljoen. Dat is overigens zo'n 20%.

Om meerdere redenen vindt mijn fractie het een slecht idee om tol in te voeren. De belangrijkste noem ik maar meteen: wij zijn van mening dat wegen uit de algemene middelen betaald moeten worden. Iedereen betaalt eraan mee en iedereen kan er gebruik van maken. Als een weg nodig is, dan moeten we ervoor zorgen dat die er komt. Kunnen we dat niet betalen, dan moeten we ervoor sparen.

De koninklijke weg om wegen aan te leggen, is door ze te prioriteren in het MIRT. Staat een weg hoog genoeg op dat lijstje, dan wordt die aangelegd. Blijkbaar zijn deze wegen onder de zaaglijn terechtgekomen, dus waren ze niet belangrijk genoeg. Deze minister laat echter wel in haar memorie van antwoord doorschemeren dat het publiek deze wegen heel erg nodig vindt en dat ze er daarom moeten komen. Maar blijkbaar was dit niet genoeg om ze dan hoger op die prioriteitenlijst te zetten.

Je kunt ook beredeneren dat er iets anders aan de hand is. Want waar kun je nu eigenlijk tol heffen? Een voorwaarde is dat er een gratis alternatief moet zijn. Maar in haar beantwoording in het plenaire debat aan de overkant meldde de minister dat het er ook weer niet te veel moeten zijn, want dat is slecht voor de prijselasticiteit. Met andere woorden: als er te veel mogelijkheden zijn om ze te omzeilen, dan zal niemand gebruik maken van de tolwegen. Daarom werd uiteindelijk op het tracé A13/A16 geen tol ingevoerd. De regio's waar de Blankenburgtunnel en de ViA15 komen te liggen, hebben dus gewoon pech. Er zijn weinig mogelijkheden om de tolweg te ontlopen en daarom wordt die tol ingevoerd. Dat riekt wat mij betreft naar geld-uit-de-zak-klopperij.

Aan haar eigen budget zou dat niet hoeven liggen. Immers, deze minister heeft wel goed onderhandeld in de minister-

raad, want ze heeft haar budget weten op te hogen van 6,6 miljard naar 7,9 miljard. Als een weg dan onder die zaaglijn uitkomt, kunnen er nog maar twee dingen aan de hand zijn: ofwel de weg is niet erg nodig, en je kunt een aanlegbesluit uitstellen tot je geld hebt, ofwel men wil een substantieel deel afwentelen op de gebruikers, en dan is er iets oneerlijks aan de hand. Want hoe leg je uit aan de bewoners dat zij wel, en inwoners uit andere regio's niet hoeven mee betalen aan hun eigen wegen?

Heeft deze minister zich dan laten leiden door de wensen van omwonenden, en een manier gezocht om hen versneld tegemoet te komen? Want zij vertelt dat de regio er zo dringend om verlegen zit. Toch lijkt dat niet het geval te zijn. Weliswaar hamert het bedrijfsleven op de vermeende noodzaak, maar omwonenden en natuur- en milieuorganisaties, zoals Natuurmonumenten en de Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland, maken zich ernstige zorgen over geluidsoverlast en vervuiling, en spreken zich tegen de weg uit. Ook lokale overheden waren niet voor de Blankenburgtunnel, en er werden verschillende Tweede Kamerleden bij protesten gesignaleerd, waaronder zelfs uit de coalitie. Overigens bleek uit een onderzoek van de ANWB in 2013 dat automobilisten bij de aanleg van nieuwe wegen tol van de hand wijzen. Zij rijden er dus liever niet, dan dat zij nog meer geld bovenop de accijnzen, de motorrijtuigenbelasting of de wegenbelasting moeten neerleggen.

Een ander argument om tegen tol te zijn, is dat er nog veel onduidelijk is. Voorgaande spreker had het daar ook over. De minister heeft nog niet kunnen aangeven hoe zij ervoor zorgt dat ook tol betaald wordt voor auto's die afkomstig zijn uit landen waarmee Nederland geen uitwisseling van kentekengegevens heeft. Dat is overigens een woord voor Galgje of iets dergelijks.

De **voorzitter**:
Scrabble.

Mevrouw **Meijer** (SP):
Er wordt wel gewezen op handhaving. Dan zou er onmiddellijk een boete kunnen worden uitgeschreven, maar iedereen weet dat de pakkans erg klein is. Zo kan de Roemeense chauffeur dus gratis over deze wegen rijden, en zullen omwonenden de hoofdprijs betalen.

Ten slotte blijkt dat tol betalen niet makkelijk wordt gemaakt. Als je de weg gebruikt, moet je dat vooraf of achteraf melden op internet. Doe je dat niet op tijd, dan volgt er een boete van €7, bovenop het bedrag van €1,18. Gaat dat mis, dan komt er een bestuurlijke boete van €35 bovenop. Zo mogen de weggebruikers in deze twee regio's dus in totaal 720 miljoen opbrengen.

Ik wil er voorts op wijzen dat deze tolheffing ook erg vroeg komt. Immers, de zienswijzen zijn pas ingediend. Het aanlegbesluit voor de wegen is dus ook nog niet helemaal duidelijk. Mijn fractie laat dit rammelende plan niet zomaar van een goedkeurend stempel doorgaan.

Dan nog iets over de wenselijkheid van beide wegen. Naar de mening van de SP-fractie zijn hier precies de verkeerde keuzes gemaakt. Wat betreft de Blankenburgtunnel valt de keuze van de SP op de Oranjevariant. Hier staan we niet alleen in. Veel burgers en organisaties zijn tegen de Blankenburgtunnel en voor de Oranjetunnel. Ook lokale overheden maken zich zorgen om het Groene Hart.

De impact voor de omgeving is groot vanwege het recreatiegebied bij Vlaardingen, en niet in de laatste plaats zal dit ook het einde betekenen van het Volksbos waarin mijn partijgenoot en oud Tweede Kamerlid Remi Poppe een grote rol gespeeld heeft. Immers: in de jaren tachtig werd op deze plaats een industriële afvalbelt gesitueerd, die is tegengehouden omdat ruim 8.000 mensen in no time 16.000 bomen wisten te planten. Dat werd omgedoopt tot het Volksbos. Mensen recreëren er nog steeds en laten daar hun hond uit. Niet alleen met het oog daarop is de Blankenburgtunnel op een verkeerde plek gepland, maar ook omdat de tunnel voor veel knelpunten elders op het wegennet zal zorgen, zoals op het Kethelplein. Immers: het verkeer komt ergens weer samen, en daar loopt het dan vast.

Als we de mensen in de Rijnmond regio echt van dienst willen zijn, dan kiezen we voor de Oranjevariant. Daarmee wordt echt een nieuwe verbinding gemaakt, en deze ontsluiting zou ook voor het Westland erg gunstig zijn.

Voor de ViA15 geldt een iets ander verhaal. Deze zou wat ons betreft helemaal niet aangelegd moeten worden. De weg is slecht ingepast en wordt nu aangelegd op het dak van de Betuwelijn. Deze lijn is nota bene verdiept aangelegd om de omgeving te sparen, maar vervolgens leggen we er een snelweg bovenop. Het moet niet gekker worden. Ofwel de hele Betuwelijn zou dan bovengronds gekund hebben, wat niet onze voorkeur heeft, ofwel de ViA15 had onder ondergronds gemoeten, maar dat wordt naar verluidt te duur. Dan zeg ik: laten wij dan nog even doorsparen als het echt nodig is. Mijn fractie vindt dat wegen goed moeten worden ingepast, als je er al aan begint.

In de Tweede Kamer zijn er al verhitte debatten gevoerd over deze wegdelen. Ik geef deze minister heel graag de kans om duidelijkheid te scheppen en kijk met belangstelling uit naar haar verhaal.

De **voorzitter**:
Dank. Ik druk nu op de bel om aan te kondigen dat er nu een maidenspeech zal worden gehouden.

Het woord is aan mevrouw Jorritsma.

☐

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink** (VVD):
Voorzitter. De titel van het regeerakkoord is: Bruggen slaan. Gezien de samenstelling van deze Kamer zien we het kabinet elke dag bezig met te pogen bruggen te bouwen tussen oppositie en coalitie. En gelukkig slaagt men daar regelmatig in. Met bruggen slaan is niets mis. Men zal het mij niet euvel duiden dat ik het dan, gezien mijn verleden, niet alleen over niet fysieke bruggen heb. Overigens lukt bruggen slaan alleen als je niet belast bent met een tunnelvisie.

Het is voor mij heel bijzonder om vandaag mijn maidenspeech in dit huis te mogen houden over een wetsvoorstel dat op allerlei manieren gelieerd is aan mijn politieke verleden. Allereerst herinner ik mij nog levendig een debat in de Tweede Kamer met toenmalig CDA-minister Maij-Weggen, in een periode dat mijn partij in de oppositie zat en de

Tweede Kamer moest beslissen of ze akkoord kon gaan met schaduwtol, waarmee de tunnels onder De Noord en de Wijkertunnel gefinancierd zouden worden. Voor de collega's die het systeem niet kennen: schaduwtol is een bedrag per passage dat niet door de automobilist maar door de staat aan de financier wordt betaald. Ik heb me daar toen heftig tegen verzet. Niet tegen de tunnels, maar wel tegen de toen in mijn ogen veel te dure financiering. Helaas heb ik gelijk gekregen. Als ik Wikipedia mag geloven, hebben we na afloop van de dertig jaar waarin schaduwtol wordt betaald 1 miljard euro neergelegd voor een financiering van 278 miljoen euro. Dat het zo veel zou worden, heb ik me toen overigens ook niet gerealiseerd, want dan was ik nog harder te keer gegaan. Ik denk dat de toenmalige regeringspartijen, PvdA en CDA, zich ook nog even achter de oren zouden hebben gekrabd als ze dat hadden geweten. Ik denk tevens dat de minister het met mij eens is dat we dit soort grappen ook nooit meer moeten uithalen, hoe prettig het ook is dat die twee tunnels er liggen. Misschien wil de minister daar nog kort op ingaan. Gelukkig is het voorliggende wetsvoorstel van een geheel andere aard.

Daarnaast moet ik zeggen dat ik eigenlijk helemaal niet van tunnels houd. Ik ben van mening ben dat je ze eigenlijk alleen maar moet aanleggen als het echt niet anders kan. Onder de Nieuwe Waterweg en onder de Maas, daar kun je je eerlijk gezegd van alles bij voorstellen vanwege de zeeschepen. Dat is mijn tweede herinnering, want zowel bij de Betuweroute als bij de HSL zijn uiteindelijk best veel tunnels aangelegd, waarover ik destijds mocht of beter gezegd moest onderhandelen met belanghebbenden. Het waren overigens nooit de reizigers waarmee je onderhandelde, maar altijd de omwonenden en andere belangenbehartigers. Het is jammer dat er zo vaak geen draagvlak meer te vinden is voor een mooie, echte Hollandse brug. In dat kader complimenteer ik de minister ermee dat de ViA15 gewoon met een mooie brug het Pannerdens Kanaal gaat passeren. Goed voor het prachtige uitzicht van de automobilist. Ik denk zelfs dat het ecologisch ook meer verantwoord is dan er nog een tunnel naast te leggen.

De VVD-fractie heeft beoordeeld of in dit geval tijdelijke tol te verdedigen is. Wij zijn tot een positieve conclusie gekomen. Een belangrijk criterium is allereerst of er alternatieve financiering is. Voor zover wij kunnen beoordelen, is die er niet, tenzij je andere infraprojecten zou willen schrappen en daar voelen wij ook niets voor. Minstens zo belangrijk is — dat stelde mevrouw Meijer ook — of er gratis alternatieven zijn en die zijn er in beide gevallen. Alternatief voor de ViA15 is de A12 en voor de Blankenburgtunnel de Beneluxtunnel. Dat betekent dat mensen altijd voor het gratis alternatief kunnen kiezen. Som moeten ze ervoor omrijden of voor in de file staan. Dat is de keus.

Dan is er in de Tweede Kamer een hele discussie geweest over het betalen door buitenlandse weggebruikers en vooral over de vraag of zij vallen te beboeten indien ze niet zouden betalen. De minister heeft aan de overkant goede afspraken gemaakt, dus daar ga ik niet te veel over zeggen. Ik zou deze discussie echter wel iets willen verbreden. Wordt het niet hoog tijd dat de transportministers als collectief zich in Brussel sterk gaan maken voor echt vrij verkeer? Ik bedoel niet dat landen geen tol meer zouden mogen heffen. Zo lang dat niet-discriminatoir gebeurt — dus iedereen betaalt — en de opbrengst voor de infrastructuur is, is er op zich niet verschrikkelijk veel tegen. Maar waarom zijn al die systemen totaal niet compatibel of met elkaar te gebruiken? Als ik via Oostenrijk naar Italië ga, moet ik met een ander kaartje betalen dan in Italië zelf. En als ik per ongeluk via Frankrijk ga — ja, dat doe je natuurlijk nooit, maar toch — is er weer een ander systeem. En als je pech hebt, heb je binnen Frankrijk ook nog eens twee systemen. Om over Spanje maar niet te spreken. Allemaal doen ze het verschillend. En alle landen zijn ook bezig om systemen te ontwikkelen waardoor we niet meer hoeven te stoppen. Met alle technologische ontwikkelingen van vandaag de dag zou het toch mogelijk moeten zijn om ervoor te zorgen dat er of gewoon één geharmoniseerd betalingssysteem komt of dat pasjes gewoon overal te gebruiken zijn? Ik denk overigens ook dat dit het probleem van de inning bij buitenlandse weggebruikers een stuk simpeler zou maken. Wellicht kunnen overheden toch iets leren van banken. Daar valt niet zo veel van te leren, maar op dit terrein hebben zij het in elk geval beter voor elkaar. Of misschien valt er zelfs iets te leren van de inmiddels behoorlijk geavanceerde parkeersystemen. Ik zou het erg op prijs stellen als deze minister, die ik ken als buitengewoon krachtdadig en invloedrijk, haar invloed op dit onderwerp nog eens zou willen aanwenden in Brussel.

Ten slotte. Ik hoop dat het kabinet erin slaagt, de komende tijd mooie bruggen te bouwen. U zult begrijpen dat ik persoonlijk natuurlijk erg geïnteresseerd ben in een mooie, échte brug, ergens tussen Almere en Amsterdam, maar ik bedoel het nu niet in fysieke zin. Ik zie deze minister dat voortdurend doen, bijvoorbeeld bij de Omgevingswet, maar hopelijk slaagt het kabinet daar in deze Kamer de komende weken ook goed in, waarbij ik natuurlijk hoop dat er bij alle betrokken partijen geen sprake is van een tunnelvisie die in de weg zit. Nederlanders zijn uiteindelijk bruggenbouwers en moeten dat zowel fysiek als diplomatiek vooral ook blijven!

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Jorritsma. U loopt al weg, maar ik verzoek u toch om even te blijven staan.

Mevrouw Jorritsma, mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech. Voor menig Kamerlid is het een politieke mijlpaal om voor het eerst in een plenaire vergadering de Kamer toe te mogen spreken. Ongetwijfeld zal het ook voor u een bijzonder moment zijn, maar ik verwacht niet dat u zenuwachtig was. U verkeert al 33 jaar op het Binnenhof en kent dus het klappen van de zweep als geen ander. Wij hebben u door de jaren heen leren kennen als een bevlogen politica die klare taal spreekt.

Uw politieke loopbaan begon in 1978, toen u gemeenteraadslid werd in Bolsward. In 1982 maakte u de overstap naar de landelijke politiek en werd u lid van de Tweede Kamer. Hier was u woordvoerder verkeer en waterstaat en onderwijs, maar hield u zich ook bezig met ruimtelijke ordening, volkshuisvesting en emancipatiebeleid. Voor dat laatste onderwerp, emancipatie, hebt u zich ook binnen de Kamers zelf ingezet als voorzitter van het Kamerbreed Vrouwenoverleg, een informeel overleg van vrouwelijke leden van Eerste en Tweede Kamer dat gericht is op een sterkere positie van vrouwen in het parlement. Door de jaren heen bent u zich blijven inzetten voor emancipatie. Nog gisteren werd bekend dat u de database topvrouwen.nl gaat leiden.

Ik keer nog even terug naar de jaren negentig. In 1994 werd u benoemd tot minister van Verkeer en Waterstaat in het eerste kabinet-Kok. Voor uw slagvaardige aanpak van de verbetering van rivierdijken werd u in 1997 de Jacoba van Beierenprijs uitgereikt. In het tweede kabinet-Kok werd u minister van Economische Zaken en viceminister-president. Samen met Els Borst was u de eerste vrouwelijke vicepremier ooit. In 2002 keerde u voor korte tijd terug naar de Tweede Kamer, als woordvoerder sociale zaken.

Begin 2003 werd u waarnemend burgemeester van Delfzijl. Het ambt van burgemeester bleek u uitstekend te passen en al een paar maanden later werd u burgemeester van Almere. In een interview zei u dat het u met name aansprak dat een burgemeester dichter bij de mensen staat dan een minister of een Kamerlid. U zou de eerste burgemeester worden die speeddatesessies met burgers organiseerde en een eigen televisieprogramma op RTL Z presenteerde. Maar niet alleen het burgemeesterschap, ook het jonge, ruime en vrije Almere sprak u enorm aan. Het werd uw thuis, waar u tot op de dag van vandaag woont.

Vanaf 2008 combineerde u uw taken als burgemeester met het voorzitterschap van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Gedurende de grootscheepse decentralisaties en ingrijpende bezuinigingen van de afgelopen jaren was u een belangrijke liaison tussen de gemeenten en het kabinet. De decentralisaties ondersteunde u van harte, maar u pleitte wel meermaals voor meer financiële zelfstandigheid van gemeenten. Het leverde u de bijnaam "dé beschermer van het lokaal belang" op en een benoeming tot erevoorzitter van de VNG bij uw vertrek in juni dit jaar.

Diezelfde maand keerde u terug naar het Binnenhof, waar u als lid van dit huis weer actief betrokken bent bij het wetgevingsproces. Ik wens u alle succes met uw verdere bijdrage aan het werk van de Kamer en schors de vergadering om de collegae en mijzelf de gelegenheid te geven, u te feliciteren.

De vergadering wordt van 14.24 uur tot 14.28 uur geschorst.

☐

De heer **Koffeman** (PvdD):
Voorzitter. Ik spreek vandaag mede namens namens de fractie van GroenLinks.

Een tunnel van 1,1 miljard euro en een tolheffing van 316 miljoen euro. Op zich is er alle reden om daarover over te spreken, maar dat is nogal prematuur. Dit debat komt wat onze fracties betreft te vroeg. Ik onderbouw die stelling graag door terug te gaan in de tijd, en daar even de tijd voor te nemen.

In 1989 werden de bewoners van Maassluis, Maasland en Vlaardingen opgeschrikt door het bericht dat in de producten van een kaasboerderij aan de Zuidbuurt een onrustbarend hoog dioxinegehalte gemeten werd. De weilanden waarin de koeien graasden, lagen onder de rook van de Afvalverwerking Rijnmond en die van de verbrandingsovens van Akzo in Rotterdam-Zuid. De dioxine van die verbrandingsovens sloeg neer in het Lickebaertgebied. Dat is het gebied waar nu ook de Blankenburgtunnel doorheen zou moeten komen, weten we met de kennis van nu. Voor we daarover verder spreken, denk ik dat het goed is om eerst even stil te staan bij de geschiedenis van het geplaagde gebied. Die heb ik van nabij meegemaakt, dus ik kan daarover uit de eerste hand vertellen.

De kaasboerderij in het gebied werd gesloten, de melk en het hooi mochten niet langer in het handelsverkeer terechtkomen en moesten worden afgevoerd naar de Afvalverwerking Rijnmond, die het verbrandde waarna de dioxine opnieuw in het Lickebaertgebied neersloeg, waarna de melk en het hooi opnieuw verbrand moesten worden. De perfecte kringloop zou je zeggen, als het niet zo cynisch was. Gelukkig, zo kan je zeggen, werd een deel van het gebied niet meer voor landbouw gebruikt, maar was het ingericht als recreatiegebied. Daarmee werd de dioxineneerslag een iets minder heftig probleem, omdat de recreanten nu eenmaal geen gras aten. Een fijn idee was het echter evengoed niet.

Om de bevolking iets gunstiger te stemmen na het dioxineschandaal, besloot de provinciale overheid tot de aanleg van een 30 meter hoge skiheuvel in het midden van het recreatiegebied, waar de bewoners van de omliggende plaatsen zomer en winter vanaf konden skiën. Het was een voorstel waar de omwonenden tamelijk lauw op reageerden. De Lickebaert als skigebied werd niet door veel mensen als vanzelfsprekend gezien, maar veel bezwaren waren er ook niet tegen. Totdat in 1991 enkele oplettende burgers zich afvroegen hoe je in een volkomen vlakke polder een 30 meter hoge heuvel kunt realiseren. Met zichtbare tegenzin gaven vertegenwoordigers van de provincie en het recreatieschap toe dat dat niet zo'n hele vanzelfsprekende operatie was, maar dat er nogal wat verontreinigd havenslib en bouw- en sloopafval voorhanden waren waarvoor eigenlijk geen goede bestemming gevonden kon worden en dat besloten was de skiheuvel daarmee te vullen.

Dat maakte meteen ook onderdeel uit van een opbrengstscenario. Een gifstort levert nu eenmaal geld op. Van dat geld kon dan weer die skiheuvel gerealiseerd worden. Wij spreken over een tijd waarin win-winsituaties en publiek-private samenwerking de nieuwe stenen der wijzen leken. Zorgen waren niet nodig. De stort zou zorgvuldig afgedekt worden en voor zover er sprake zou zijn van percolatie of uitloging van de grond, zouden de gifstoffen in een reservoir onder de stort worden opgevangen en worden afgevoerd naar de Afvalverwerking Rijnmond. Daarmee kon ook deze kringloop ook weer helemaal rond komen en kon de rook van de verbrande gifstoffen opnieuw in het Lickebaertgebied neerslaan.

Tot 1994 gold een handelsverbod voor melk en schapenvlees uit het gebied en moest de Afvalverwerking Rijnmond voor 240 miljoen gulden filters plaatsen om de dioxine en andere gifstoffen af te vangen, wat aangeeft hoe ernstig de verontreiniging tot dat moment kennelijk geweest was in een gebied dat al decennia geplaagd werd door smog en stankoverlast vanuit de petrochemische industrie in het Botlekgebied. Gedeputeerde Hans van der Vlist gaf aan dat dat een van de belangrijkste overwegingen was geweest om de gifstort in De Lickebaert te realiseren. Daar waren immers toch al veel milieuproblemen. Deze zouden er dus nog wel bij kunnen. Dat was beter dan als je die in een nieuwe, schone omgeving zou plannen.

Ik ga terug naar de skiheuvel. Toen duidelijk werd dat onder het tapijt van de skiheuvel dus eigenlijk een heimelijke gifstort gepland was, ontstond er verzet onder de bevolking.

Die was zich daar ten tijde van de procedure in het geheel niet bewust van geweest, simpelweg vanwege het feit dat er geen open kaart gespeeld was. Juridisch verzet bleek echter inmiddels niet meer mogelijk, omdat alle procedures gepasseerd waren onder de valse vlag van de skiheuvel. Er was inmiddels een Koninklijk Besluit waarmee de aanleg onherroepelijk leek. Leek, want verontruste omwonenden herinnerden zich dat Hare Majesteit Koningin Beatrix in haar kersttoespraak had opgeroepen tot het planten van meer bomen. Er werd besloten het Koninklijk Besluit voor de aanleg van een gifstort en het koninklijk verzoek tot het planten van meer bomen met elkaar te verbinden en op 12 december 1992 werd door 7.000 omwonenden van het Lickebaertgebied op één dag een bos van 20 hectare geplant op de plek van de beoogde stortlocatie.

Die stortlocatie kwam er dus niet en het Volksbos ontwikkelde zich tot een uniek leefgebied voor planten en dieren. Soorten als de kneu, de roerdomp, de rietzanger, het baardmannetje, de blauwborst, de snor, de dodaars, de kievit, de grutto en de scholekster vonden er een veilig heenkomen en het zeer zeldzame oostelijk kruiskruid en de zo mogelijk nog zeldzamere addertong en kievitsbloem bloeien er. Geen probleem dus: een prachtig stuk nieuwe natuur als resultaat van de participatiemaatschappij avant la lettre, aangelegd door de burgers zelf met steun van lokale ondernemers.

Totdat het gebied, dat al zoveel bedreigingen heeft moeten doorstaan, opnieuw bedreigd werd door de Blankenburgtunnel met bijbehorend tolplein. Volgens de minister zou het Volksbos gespaard blijven. De entree naar de tunnel is er echter wel vlak naast gepland, dwars door de beschermde rietputten, die niet alleen unieke natuur herbergen, maar ook een uniek bodemarchief, beschermd volgens het Verdrag van Malta uit 1992. Volgens dat verdrag mag er tussen Maassluis en Vlaardingen niet gegraven worden en al helemaal niet in deze omvang, vanwege het daar aanwezige bodemarchief. Het gebied waar de tunnel geprojecteerd is, behoort tot de oudste bewoonde gedeelten van Nederland. Graag hoor ik van de minister op welke wijze de aanwezige natuurwaarden en archeologische waarden in het gebied beschermd zijn in overeenstemming met nationale wetgeving en internationale verdragen.

Er is een ontwerptracébesluit, maar de vraag is wat de minister gaat doen met de 1.921 zienswijzen die op 12 november van dit jaar daartegen zijn ingediend. Natuurmonumenten en de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland (NMZH) hebben samen met heel veel omwonenden bezwaar aangetekend tegen het feit dat de minister ondanks de grote weerstand doorgaat met haar plannen voor de aanleg van de weg en de onterechte indruk wekt dat de weg goed zou kunnen worden ingepast in het landschap. De natuurbeschermingsorganisaties willen dat de Blankenburgtunnel er helemaal niet komt. Als de weg er echter komt, moet die zo goed mogelijk worden ingepast met zo min mogelijk overlast voor de natuur en de omwonenden.

Een betere inpassing van de weg zou wel degelijk mogelijk zijn, zo bleek in juni van dit jaar nog uit een studie van Rijkswaterstaat. Graag hoor ik van de minister waarom ze kennelijk met Rijkswaterstaat van inzicht verschilt over de mogelijkheid van een betere inpassing van de weg in het eeuwenoude landschap van de Aalkeetbuitenpolder. Is zij bereid deze variant alsnog zorgvuldig te bestuderen en, zo ja, welke consequenties dat heeft voor de kosten en voor de tolheffing? Je kunt eigenlijk pas over tolheffing spreken op het moment dat je weet hoe een goede oplossing eruitziet en wat die kost. Is de minister bereid de duizenden ingediende zienswijzen eveneens serieus en zorgvuldig te bestuderen en tot die tijd geen onomkeerbare stappen te zetten op het gebied van aanleg en tolheffing? Ik overweeg een motie op dit punt.

Volgens verschillende organisaties is de noodzaak van de Blankenburgtunnel onvoldoende aangetoond doordat gebruik is gemaakt van verouderde, onjuiste cijfers over de verkeersontwikkeling. Het is daarom discutabel of het fileknelpunt dat de Blankenburgtunnel zou moeten oplossen überhaupt gaat ontstaan. Volgens Natuurmonumenten en de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland staat vast dat de aanleg van de Blankenburgtunnel grote schade zal toebrengen aan de natuur, het landschap en de recreatie in Midden-Delfland, de groene long waar 2 miljoen omwonende Randstedelingen zich nu op verlaten. Daar kan de minister naar de mening van onze fracties niet zomaar aan voorbij gaan. Wie vraagt om een zienswijze van omwonenden en er duizenden ontvangt, kan die niet behandelen als een juridische formaliteit. Die zal het proces moeten stoppen tot er sprake is geweest van een ordentelijke beoordeling en afwikkeling daarvan.

Zonder dat voelen burgers zich niet serieus genomen en worden burgers ook niet serieus genomen. Dat kan de kloof tussen burger en politiek alleen maar groter maken. Zoals het recente onderzoek van Rijkswaterstaat heeft uitgewezen is een volledige ondertunneling van de weg mogelijk. Dit voortschrijdende inzicht heeft de minister echter niet benut om haar plannen aan te passen, waardoor de weg nu dwars door het beschermde natuurgebied de Rietputten loopt. Volgens veel indieners van de zienswijzen is dit onacceptabel, ook omdat de wet voorschrijft dat aantasting van beschermde natuur alleen mogelijk is wanneer er echt geen alternatieven zijn. Graag verneem ik de mening van de minister hierover. Enerzijds zullen de wettelijke voorschriften moeten worden nagekomen en anderzijds moeten natuurvriendelijke alternatieven serieus worden beoordeeld. Het is niet logisch dat wij hier en nu een besluit nemen over tolheffing zolang niet helder is welke variant voldoet aan de wettelijke vereisten en wat de kosten van die variant zullen zijn. Die kosten zullen meegenomen moeten worden in de totale kosten en op basis daarvan kunnen de tolheffing en de hoogte daarvan besproken worden. Ook zal eerst duidelijk moeten worden of er een fietstunnel in de Blankenburgtunnel komt en wat de gevolgen zullen zijn voor het veer tussen Maassluis en Rozenburg. Ook daarover is nog geen helderheid. Voorafgaand aan die helderheid is het onmogelijk om een besluit te nemen over tolheffing.

Ook binnen de Crisis- en herstelwet kan het niet zo zijn dat wetgeving op het gebied van natuurbescherming automatisch moet wijken voor een overheid die met stoom en kokend water een project wil doorduwen ondanks duizenden zienswijzen, ondanks bezwaren van grote natuurbeschermingsorganisaties en ondanks door Rijkswaterstaat gepresenteerde alternatieven. Het minste wat verwacht mag worden van een overheid die haar burgers serieus neemt, is een zorgvuldige behandeling van hun bezwaren. Daarvan is op dit moment geen sprake en wetgeving zou daarop wat ons betreft geen voorschot moeten nemen. Daarom doen wij een dringend beroep op de minister om geen onomkeerbare stappen te zetten hangende de nu lopende zienswijzeprocedure en duidelijk te maken wat

haar bezwaren zijn tegen natuurvriendelijke inpassing van een omstreden plan.

Ik zie uit naar de beantwoording door de minister.

De vergadering wordt van 14.40 uur tot 14.56 uur geschorst.

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik ben blij dat dit wetsvoorstel zo spoedig in behandeling is genomen door de Eerste Kamer. Infrastructuur en bereikbaarheid zijn doorslaggevend voor de Nederlandse economie. Dat is ook de reden waarom ik er zo veel belang aan hecht om voortvarend aan de slag te kunnen met beide nieuwe schakels: de Blankenburgverbinding en de ViA15. Om die mogelijk te kunnen maken heb ik dit wetsvoorstel nodig, waarmee een tijdelijke tolheffing mogelijk wordt gemaakt voor deze twee projecten.

Voordat ik inga op de vragen van de Kamer zal ik nog heel kort de historie schetsen. We hebben niet in deze kabinetsperiode bedacht dat we er nog wat bij willen gaan doen en dat we daarom maar tol gaan heffen. Ook ik ben niet echt voorstander van tolheffing en doe het het liefst ook uit de algemene middelen. Tot tolheffing is al veel eerder besloten, namelijk in 2006 en in 2009. In 2006 is besloten tot tolheffing voor de ViA15 en in 2009 voor de Blankenburgverbinding. Ook is toen besloten tot tolheffing voor de A13/A16. Bij deze laatste weg ben ik in staat geweest — dit is al even in het debat aan de orde geweest — om die ten koste van mijn budget te laten gaan, zodat daar geen tolheffing zou worden ingevoerd. De reden daarvoor is dat het een vrij kort stukje is waardoor de prijselasticiteit tolheffing waarschijnlijk onaantrekkelijk maakt. Er blijven dus wel twee projecten over die al langere tijd op de agenda staan en die in de toekomst ingeboekt staan in de begroting waarbij een tolheffing speelt, namelijk deze twee belangrijke wegen. De redenen waarom toentertijd is overgegaan tot besluitvorming om voor deze wegen tol te heffen, zijn dat er heel veel behoefte was aan de wegen, dat er geen budget meer was in de algemene middelen en, zoals door sommigen in het debat aangehaald is, dat de regio's hadden gezegd: we willen het zo graag dat we het liever met behulp van tol en een eigen bijdrage willen hebben dan dat we wachten totdat er voldoende gespaard is.

De heer Van Hattem van de PVV-fractie is wel voorstander van de wegen, maar niet van tolheffing. Hij heeft mij gevraagd of ik met de provincies kan bekijken of die alsnog tot een alternatieve financiering kunnen komen. De Blankenburgtunnel komt te liggen in de provincie Zuid-Holland, die volgens mij de armste provincie is die we in den lande kennen. Bij beide projecten heb ik mij natuurlijk afgevraagd of anderen daaraan konden bijdragen, maar ik weet dat daar geen potje voor beschikbaar is. De andere weg, de ViA15, komt te liggen in de provincie Gelderland. Die provincie draagt al ontzettend veel bij. Ik weet dat men daar in het coalitieakkoord heeft opgeschreven dat men de mogelijkheden bij het Rijk wil onderzoeken om geen tol te heffen. Die provincie kijkt dus precies de andere kant op. Ik heb mijn collega op provinciaal niveau, de gedeputeerde, natuurlijk ook nog wel een keer aangekeken, maar men heeft daar geen extra potje beschikbaar om tolheffing te vermijden. Ik kan mij dat ook wel voorstellen. De provincie levert al een heel grote bijdrage aan de rijksweg. Dat behoort dus niet tot de mogelijkheden. Vervolgens is de vraag of je de wegen wel of niet aanlegt. Die vraag leg ik terug bij de PVV-fractie omdat ik ook weet dat zij groot voorstander is van beide wegen. Soms moet je het ene wat je niet wilt toch maar doen omdat je het andere misschien nog wel liever wilt.

De heer Van Hattem heeft een heel betoog gehouden dat de automobilist al betaalt. Dat is ook voor mij een reden om niet snel naar tolheffing te willen kijken, maar in dit geval hebben we een duidelijk tolkader gesteld in de wetgeving, waarin we hebben gezegd: tolheffing kan alleen dan plaatsvinden als er sprake is van nieuwe doorsnijdingen. Er staan ook nog een aantal andere spelregels in, maar dit is een belangrijke spelregel waardoor het niet nog boven op het huidige gevraagde budget gezet wordt en het echt alleen voor nieuwe doorsnijdingen geldt.

De PVV-fractie heeft ook nog even gekeken naar de provinciale opcenten. Zouden we die niet kunnen inzetten? De heer Van Hattem hield een prachtig betoog over de historie en de achtergronden van de opcenten. Ik vond het leuk om dat te horen. Hij had ook ideeën voor zaken waarvoor we ze in de toekomst zouden kunnen inzetten, omdat uit het historische verhaal blijkt dat het oorspronkelijke doel van de opcenten niet meer bij iedereen helder op het netvlies staat. Zoals de heer Van Hattem zelf al aangaf, maken opcenten deel uit van de algemene middelen van de provincies. Wij kunnen daar dus niet vrijelijk een besteding aan geven. De minister van Financiën stelt een maximumniveau vast voor de opcentenheffing, maar daarna is het aan provincies zelf om te bepalen en te verantwoorden hoe zij deze middelen willen inzetten. Kijk bijvoorbeeld naar de provincie Gelderland en de grote bijdrage die deze provincie levert. Je kunt misschien niet een-op-een de relatie met de opcenten zien, maar de bereidheid om een forse bijdrage te leveren aan dit project en daarmee aan de mobiliteit, is volgens mij heel helder. Tegen de PVV-fractie zeg ik dat dit misschien een mooi initiatiefwetsvoorstel is voor de Tweede Kamer, om weer eens aan de orde te stellen waar de opcenten ooit voor bedoeld waren en daaraan een doelbepaling te hangen.

De PVV-fractie heeft ook gevraagd waarom de meevallers niet worden ingezet voor tegenvallende tolopbrengsten. Normaal geldt in het MIRT-spelregelkader dat meevallers en tegenvallers weer teruggaan naar het algemene MIRT, waar zij met elkaar verevend worden. Soms wijken we daarvan af in een bestuurlijke afspraak. Dan maken we daar andere afspraken over. Dat hebben we in dit geval gedaan. Omdat de bijdrage van de provincie zo ontzettend hoog was en de provincie nog allerlei inpassingswensen had, hebben wij gezegd dat meevallers ingezet kunnen worden voor een betere inpassing van het project of voor wensen van de regio met betrekking tot de inpassing van het project. Dat is de afspraak die we gemaakt hebben.

Wat als de tolopbrengsten en de tolreservering tegenvallen? Wanneer valt het dan tegen? En hoe ga ik mij dan houden aan de maximumtijd die ik voor ogen heb? Ook dat zijn vragen van de PVV-fractie. Door de tol moet een bedrag van 316 miljoen voor de Blankenburgtunnel en 285 miljoen voor de ViA15 worden opgehaald. Dat hebben we berekend. Hoeveel auto's verwachten we in de komende jaren? Wat is de prijselasticiteit? We hebben natuurlijk al met bandbreedtes gerekend, maar stel dat er een lagere economische groei plaatsvindt. Dan zou het zo kunnen zijn dat er minder auto's over de trajecten rijden en daardoor de tolopbreng-

sten tegenvallen. Als dat gebeurt, maken we met elkaar een risicoreservering om uiteindelijk een kasprobleem te overbruggen zodat aan de contractuele DBFM-verplichting met een aannemer kan worden voldaan. De provincie Gelderland en het Rijk hebben dat bijvoorbeeld gezamenlijk gedaan. De omvang van de risicoreservering is 108 miljoen vanuit het Rijk en 60 miljoen vanuit de provincie Gelderland. Tegenvallende tolopbrengsten kunnen dus worden gedekt door langer tol te heffen indien dat aan de orde is. Ik hoop dat dit nooit het geval zal zijn, omdat we al met diverse scenario's gerekend hebben en dus ook geprobeerd hebben om ook bij een lager groeiscenario in beeld te hebben wat dit betekent. De reservering valt weer vrij zodra aan de volledige tolopgave is voldaan. Dat is dus prettig voor mijn opvolgers, want dan hebben zij toch in een keer een aantrekkelijk bedrag in handen, dat zij vrij kunnen besteden.

De PVV-fractie heeft ook gevraagd of we dit wetsvoorstel moeten zien als een uitbreiding van verdere tolheffing of beprijzing. Ik kan de heer Van Hattem geruststellen, want ik begon mijn betoog al met de opmerking dat ik zelf geen voorstander ben van tol. Dit is echt een erfenis uit het verleden. Toen is bepaald dat we deze projecten wilden gaan doen met een tolheffing. Er ligt ook vanuit het kabinet geen enkel voorstel om verder te gaan met kilometerheffing of beprijzing. Sterker nog, in het regeerakkoord staat dat we dat niet gaan doen. Dit is dus een afgekaderd voorstel, waarin staat waar tol kan worden geheven en tot wanneer. Het kan alleen op basis van deze twee projecten. Elders of langer tol heffen is op grond van deze wet niet mogelijk. Dat ben ik ook niet van plan.

Er is ook gevraagd in hoeverre het tolsysteem haalbaar en uitvoerbaar is. We hebben nog niet precies ingevuld hoe de uitvoerbaarheid eruit gaat zien; dat heb ik ook in de Tweede Kamer verteld. Het duurt namelijk nog een aantal jaar voordat het tolsysteem werkelijk wordt ingevoerd. Volgens mij moet je zo kort mogelijk van tevoren het definitieve systeem kiezen, omdat er nu nog steeds heel veel in verandering is. Wij gaan ervan uit dat het waarschijnlijk een free-flowsysteem zal worden, omdat de automobilist daarvan zo min mogelijk last zal hebben. Wat mij betreft is het ook belangrijk om te bekijken of er elders al ervaring is opgedaan. Er zijn veel landen waarin vergelijkbare projecten lopen, zoals Zweden, Ierland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk. Die landen laten al zien dat het kan. De tolheffing moet wat mij betreft zo doelmatig mogelijk worden uitgevoerd. Daarom hebben we ook een maximum gesteld aan de uitvoeringskosten. Het percentage daarvan is echter vergelijkbaar met dat in andere landen. Via de Tweede Kamer en de Eerste Kamer zullen uiteindelijk het uitvoeringsplan en het handhavingsplan worden voorgelegd zodra wij daar meer keuzes in gemaakt hebben.

Ik kom bij de twee laatste vragen van de PVV-fractie. Kan ik bevestigen dat de tolheffing nooit zal worden overgedragen aan een privaatrechtelijke organisatie waarvoor btw moet worden betaald? Op grond van deze wet is de heffing van tol voorbehouden aan de minister van I en M. De opbrengsten komen ook ten bate van de Staat en niet ten bate van een marktpartij. Daarom is er ook geen btw verschuldigd. Een andere constructie, zoals bij de Westerscheldetunnel, vereist een wetswijziging. Met dit wetsvoorstel is het dus niet mogelijk. Welke politieke constellaties er in de toekomst zijn en met welke keuzes men te maken krijgt, kan ik niet voorspellen, maar wij hebben dit hiermee in ieder geval afgesloten.

Er is ook een vraag gesteld over buitenlandse weggebruikers. Die is niet alleen door de PVV-fractie, maar ook door de SP-fractie gesteld. Welke garanties zijn er met betrekking tot de rechtsgelijkheid tussen de Nederlandse en de buitenlandse voertuigen? Uitgangspunt voor mij is dat de buitenlandse weggebruikers net als de Nederlandse weggebruikers tol betalen. Anders zit je met hetzelfde probleem als andere landen die nu aan het oefenen zijn. Dan maak je onderscheid tussen eigen inwoners en anderen en dat kan gewoon niet. Dit is dus belangrijk voor het draagvlak voor de tolheffing, voor de rechtsgelijkheid tussen Nederlanders en buitenlanders en voor het gelijke speelveld in de transportsector. Het is voor mij dan ook belangrijk dat het toltarief door buitenlanders gemakkelijk voldaan kan worden. Daarom onderzoek ik of buitenlanders die nu al een tolaccount hebben voor de tolheffing in een ander land, met het bestaande account ook de Nederlandse tol kunnen voldoen. Dat was een vraag die mevrouw Jorritsma stelde. Ik ga straks nog wat dieper op Europa in, maar dit is een van de zaken die ik nu onderzoek, juist om het gemakkelijk te maken. Ook is het van belang dat aan buitenlanders een boete kan worden opgelegd als ze niet betalen. Ik zet daarom in op het uitwisselen van internationale kentekengegevens voor de tolhefing. Met een aantal landen heb ik die uitwisseling al. Met een aantal andere landen ben ik bezig om die te verkrijgen. Ten slotte heb ik als vangnet in het wetsvoorstel geregeld dat buitenlandse voertuigen ook staande gehouden kunnen worden en ter plekke direct een bestuurlijke boete kunnen krijgen. Dat is natuurlijk altijd complex, want dan moet je er maar net bij staan. Daarom zijn de internationale verdragen ook zo ontzettend belangrijk. Als ik echter moet wachten tot ik met iedereen zo'n internationaal verdrag heb, is het handig om in de tussentijd een middel te hebben om direct een dubbele boete op te kunnen leggen. Voorafgaand aan de tolheffing zal het handhavingsplan worden voorgelegd, dus dan zal deze Kamer dat zien.

De SP-fractie heeft bij voorbaat al aangegeven, geen voorstander te zijn van tol. Zij heeft gevraagd waarom het niet uit de algemene middelen kan. Volgens mij heb ik aan het begin al betoogd dat in 2006 en 2009 al besloten is dat deze projecten met tol betaald zouden worden, omdat er niet genoeg geld in de algemene middelen zat en men wel wilde overgaan tot de aanleg van die wegen. De SP-fractie twijfelt aan het draagvlak in de regio en noemt daarbij partijen die geen voorstander zouden zijn. Ik moet altijd uitgaan van overeenkomsten met bestuurders. Bestuurders zijn voor mij de vertegenwoordigers van de regio. Democratisch gekozen bestuurders zijn dus voor mij degenen met wie ik uiteindelijk afspraken maak. Ik weet dat bestuurders zowel in de Rotterdamse regio als in Gelderland dat zelf ook weer doen met allerlei belanghebbenden en stakeholders in de maatschappij. En zij zijn uiteindelijk bij mij gekomen met die vragen.

Mevrouw **Meijer** (SP):
Ik heb nog twee vragen ter verduidelijking. De minister zegt dat er niet genoeg geld in de algemene middelen zat. Ik heb in mijn bijdrage gevraagd waarom er dan niet door wordt gespaard totdat je het hebt, in plaats van het nu op te leggen aan de bewoners. Zou zij daar nog wat meer op in kunnen gaan? Dan mijn tweede vraag. De minister zegt dat er wel draagvlak is via de overheden, maar diezelfde overheden hebben ook geprotesteerd tegen de Blankenburgtunnel. Volgens mij glipt de minister daar net iets te snel langs.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Aan het begin heb ik al iets gezegd over de eerste vraag, over het sparen, maar ik kom er graag nog even op terug. Net als bij veel andere beleidsterreinen geldt bij infrastructuur dat je meer wensen hebt dan geld, en dan moet je prioriteren. Dat doen wij ook altijd binnen het MIRT. In de periode van 2006 tot 2009 waren er meer wensen dan geld. Toen is besloten om niet te sparen, te wachten en te prioriteren, maar om het toch te doen, maar dan met behulp van een tolheffing. Daartoe is al langer geleden besloten. Daardoor kon de aanleg van die wegen mogelijk worden gemaakt.

Dan kan ik twee dingen doen, als ik dat aantref. Ik kan zeggen dat ik het niet ga doen. Dan moet ik de discussie met de Kamer aangaan en zeggen dat we die wegen niet meer realiseren. Of ik kan zeggen dat ik het verder door ga zetten. Het kon niet worden betaald uit de middelen die inmiddels vrij waren gekomen. Daarvoor waren de bedragen veel te hoog. Voor het gedeelte bij de A13/A16 heb ik het afgekocht. Voor deze twee wegen was dat niet mogelijk.

Ik weet hoe graag men deze wegen wil in de regio, zowel in Gelderland als in Rotterdam. Dan komt de vraag hoe het zit met de bestuurders. Wij spreken altijd met de Rotterdamse regio. Daarin zitten bestuurders van de verschillende gemeentes. Zij geven aan of zij een tracébesluit of een ontwerptracébesluit steunen of niet en welk inpassingsplan zij daarbij willen hebben. Hetzelfde geldt voor de provincie Gelderland, die dat ook met een aantal stakeholders heeft gedaan. Er kunnen best individuele gemeentes zijn die zeggen dat het hen niet bevalt, omdat het net over hun grondgebied gaat, of die het om andere redenen niet willen, maar bij beiden hebben we bestuurlijke steun gekregen, net als in de Kamers, want deze trajecten zijn meerdere keren in de Tweede Kamer aan de orde geweest. Door diverse democratische partijen die allerlei belangengroepen, omwonenden en betrokken vertegenwoordigen, is aangegeven dat zij deze projecten graag willen. Dat betekent niet dat er geen weerstand is. Dit zijn nieuwe schakels. Dat is altijd moeilijk. Je gaat altijd door gebied waar nu nog geen weg ligt. Dat is een stuk ingewikkelder dan om ergens spitsstroken aan te leggen. Er zullen ook altijd tegenstanders zijn.

Er zijn nog twijfels over de vormgeving, maar het uitvoeringsplan en het handhavingsplan worden nog voorgehangen. Verder heeft mevrouw Meijer gezegd dat zij liever de Oranjetunnel zou zien dan de Blankenburgtunnel en liever niet via de A15, maar dat staat nu niet ter discussie.

Een belangrijke vraag is waarom de wet nu nodig is, terwijl de procedure voor de aanleg van de projecten nog loopt. Dat is ook voor een groot deel het betoog van de Partij voor de Dieren. Dat heeft een reden. Deze wet vormt de juridische basis voor de tolbesluiten die onderdeel uitmaken van de tracébesluiten. Het vaststellen van de tracébesluiten is gepland voor 2016. Dat is ook opgenomen in het MIRT Projectenboek. Bij deze besluiten moet rekening worden gehouden met het heffen van tol op de betreffende wegen. Ik heb deze wet nu nodig om dat tracébesluit op tijd op te kunnen leveren. Sterker nog, zonder deze wet kan ik dat tracébesluit niet opleveren, dus het is een samenhangend geheel. Het is ook nodig om dat te kunnen realiseren, nog even los van het feit dat het al jaren staat ingeboekt in het MIRT. Als we die financiële dekking niet regelen, slaan we ook een gat in de begroting. Ik neem aan dat men dat in de Eerste Kamer niet op zijn geweten wil hebben.

Dan kom ik bij de vragen van de VVD. Ik feliciteer mevrouw Jorritsma met haar maidenspeech, zoals ik daarnet ook heb gedaan. Het was interessant en leuk om historische vergelijkingen te horen. Zij was geen voorstander van tunnels, heb ik begrepen. Ik moet zeggen dat ik zelf ook nooit zo'n voorstander ben van tunnels, want vanwege mijn verantwoordelijkheid voor water en een goede evacuatie van de Nederlanders, als er echt een keer wat misgaat, zou ik het liefst alleen maar wegen op palen hebben, zeker in dit gebied, want ik weet wat de ellende is als er een keer echt een ramp gebeurt aan de kust. Maar goed, zo is de besluitvorming over wegen niet gegaan. In Nederland zeggen we altijd: we willen hem wel, als we hem maar niet zien, ruiken en horen. We willen er allemaal gebruik van maken, maar we willen niet weten dat hij er is. Er is vrij veel ondertunneld. Soms moet je ook ondertunnelen. Dat is het geval bij de Nieuwe Waterweg, waar de Blankenburgtunnel een plek gaat krijgen. Bij de A4/A15 heb ik ervoor gestreden om niet te ondertunnelen, omdat ik vind dat het niet noodzakelijk is voor de verbinding en omdat het veel meer kosten met zich zou brengen dan strikt noodzakelijk. Ik weet dat er in het verleden bij de hsl wel voor gekozen is om te ondertunnelen, maar waarom zou je een keus die toen gemaakt is en waar je je twijfels over kunt hebben, vervolgens nog een keer op dezelfde manier gaan herhalen?

Mevrouw Jorritsma merkte ook op dat zij schrikbarende herinneringen had aan de Wijkertunnel en de tunnel onder de Noord, namelijk dat er veel meer betaald zou moeten worden voor de tunnel door een tolconstructie dan wat deze feitelijk zou moeten kosten. De Noordtunnel en de Wijkertunnel zijn aangelegd met schaduwtol, een publiekprivate constructie, waarbij de bouwer een bedrag krijgt per gepasseerd voertuig, gedurende een contractueel vastgestelde periode. De Noordtunnel was de eerste met deze constructie in Nederland, vier jaar later gevolgd door de Wijkertunnel. De betalingen aan het private consortium vielen hoger uit doordat de wegen veel meer gebruikt werden dan vooraf was ingeschat. De automobiliteit is natuurlijk enorm gegroeid. In de begroting staat nog steeds een betaling onder Infrafonds artikel 12.04: aflossing tunnels. Dit soort dingen willen we nooit meer hebben en nooit meer doen. Daarom hebben we niet gekozen voor de constructie van schaduwtol. Wanneer dit project is bekostigd, gaat de tol er ook vanaf. Dat betekent dat we dan een einde maken aan de tolheffing. De Tweede Kamer heeft mij opgeroepen om voordat die periode klaar is, al te beginnen met de afbouw van het systeem, zodat er niet nog betaald moet worden terwijl dat strikt genomen niet noodzakelijk is. Wij houden zelf ook nadrukkelijk de vinger aan de pols.

Er is ook gevraagd naar de Europese aanpak. België is nu weer bezig met een tol voor vrachtauto's. In Duitsland heb ik eindeloos gestreden over tol. Er zijn landen waar al meerdere jaren tol wordt geheven, zoals Frankrijk en Zwitserland. Er zijn allemaal verschillende systemen. Ik ben een groot voorstander van vrij verkeer van goederen, dus wat mij betreft zou er geen tolsysteem zijn in Europa, maar er bestaat nu al diversiteit. Het wordt op diverse manieren ingevuld. Dat hangt samen met de financiering in de desbetreffende landen. Het is heel complex om tegen de Zwitsers te zeggen: ga het voortaan maar bij de minister van financiën halen, terwijl het nu met een vignet geheven wordt.

Ik huiver een beetje voor een algemene Europese aanpak, want voor je het weet, worden wij in Nederland in een systeem gerommeld waar wij helemaal niet in willen zitten. Ik ben echter ook niet blij met de versnipperde lappendeken die het nu is. Ik weet dat de Commissie in het halfjaar na ons voorzitterschap een road package zal presenteren. Daarbij zal de Commissie vooral kijken naar nieuwe mogelijkheden voor intelligent transport systems (ITS) en wat je op basis daarvan gezamenlijk kunt controleren. Het zal nog heel lang duren voordat men überhaupt komt tot een gezamenlijke aanpak, maar dit is wel de eerste stap die daarbij zal worden gezet. Als je aan de ene kant spreekt over tol heffen in de toekomst, vind ik dat je aan de andere kant de bpm en de motorrijtuigenbelasting moet afschaffen. Je kunt niet het een invoeren en het andere ook handhaven. In Europa komt het ook aan de orde. We zullen eerst veel meer kijken naar de systematiek. Dan moeten we een discussie hebben over de vraag of dit überhaupt tot de bevoegdheden van Europa behoort. Als we daar dan uit zijn, krijgen we, denk ik, nog een eindeloze discussie met de ministers van Financiën over wat dit betekent voor alle belastingstelsels die ze nu kennen. Dat is even een vooruitzicht buiten de wet om.

De Partij voor de Dieren heeft gevraagd of ik dit wel mag doen. Het gaat toch om een gebied dat beschermd wordt in het kader van het Verdrag van Malta? Hoe ga ik de natuurwaarden en de archeologische waarden in dat gebied beschermen? In het ontwerptracé zijn onderzoeken ten behoeve van de natuurwaarden en de archeologische waarden uitgevoerd. Die zijn ook inzichtelijk. De tervisielegging van het ontwerptracébesluit van de Blankenburgverbinding is net afgelopen. Nu zullen we de zienswijzen bestuderen van de indieners. Die zullen worden verwerkt in de nota van antwoord. Mochten er nog dingen uitkomen die wij niet gezien of onderkend hebben in ons onderzoeken, dan zal dat daarin naar boven komen. We hebben echter onderzoek gedaan. Ik ben gehouden aan wettelijke normen. Misschien is iets niet mogelijk of moet ik compenseren. Dan zal ik dat conform de wettelijke normen moeten doen.

De Partij voor de Dieren heeft gevraagd naar varianten. Bij dit soort tracés bestuderen we heel veel varianten. Betrokkenen die vinden dat ze een beter voorstel hebben voor een andere inpassing of ligging, brengen ook varianten in. Een van de varianten die als laatste overbleef naast het tracé dat wij gekozen hebben, was het weglaten van de kanteldijk. Ook in de zienswijzen hebben heel veel mensen hierom gevraagd. Ik heb ernaar gekeken. Beide varianten zijn mogelijk. Dat heb ik ook in de Tweede Kamer gezegd. Uiteindelijk hebben we echter besloten om de kanteldijk niet weg te laten. Een en ander zou namelijk weer aan een lange tunnel worden gekoppeld. Dat betekent 150 à 200 miljoen aan meerkosten. Op basis van de verkeerscijfers die we opgesteld hebben, het geld dat we ervoor uittrekken en de andere inpassingsvoorstellen die we gedaan hebben, zie ik geen reden om dit nog extra te doen. Ik heb ook in de Tweede Kamer aangegeven dat het kan, maar dat het wat mij betreft niet aan de orde is, omdat dit tot heel veel meerkosten leidt. Dat is mijn uitgangspunt. De zienswijzen komen nu ook. We zullen daarop reageren en we zullen bekijken wat we ermee kunnen doen. Als minister heb je echter altijd een voorkeurstracé dat je als eerste inlegt.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Mijn vraag ging er eigenlijk over dat er zienswijzen ingediend zijn, maar dat het kabinet hangende de procedure gewoon doorstoomt. Ik vraag de minister of zij bereid en in staat is om gewoon even netjes af te wachten tot de zienswijzen beoordeeld zijn en dan met ons verder te praten over tolheffing. De minister zei in antwoord op vragen van collega Meijer dat zij daartoe niet bereid is, omdat zij eerst een Wet tijdelijke tolheffing moet hebben voordat zij een definitief tracébesluit kan nemen. Dat laat onverlet dat er ruimte zit tussen het tijdstip van het ontwerptracébesluit, het definitieve tracébesluit en het realisatiebesluit. Er staat dus niets in de weg om even te wachten tot de zienswijzen fatsoenlijk beoordeeld zijn. Naar mijn gevoel heeft de minister hierop geen antwoord gegeven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat komt, zoals ik net al zei, door de verbinding tussen de wet en het tracébesluit. In de tussentijd gaan we ook met die 1.900 inspraakreacties aan de slag. Daar zullen we naar kijken. In de ontwerpfase van het besluit is ruimte aan eenieder gegeven om een zienswijze in te dienen. Die zullen we meenemen bij het definitieve tracébesluit. De tolwet die we nu vastleggen, zorgt ervoor dat er tol kan worden geheven. Er kan een variant uitkomen die duurder of goedkoper is. Daarna bepalen we pas wat de tolheffing is. Dat komt pas bij het uitvoerings- en het handhavingsplan. Daarmee is er geen enkel bezwaar om het principiële voorstel over tolheffing dat nu voorligt, vast te stellen, om vervolgens op basis van de zienswijzen, waar wel of geen veranderingen tussen het ontwerptracébesluit en het tracébesluit uitkomen, aanpassingen te doen en de hoogte van de tolheffing te bepalen.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Kan de minister zich ook voorstellen dat het voor deze Kamer van belang is om wel meer definitief zicht te hebben op de kosten en de uitvoering, om vervolgens het principiële besluit om wel of geen tol te heffen, te kunnen nemen? De minister gaat er nu van uit dat je dat besluit kunt nemen zonder die kennis. Het zou kunnen dat men hier in de Kamer die kennis wel eerst wil hebben, alvorens dat principiële besluit te nemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het zou kunnen dat meer partijen in deze Kamer dat willen. Ik heb deze discussie ook gehad in de Tweede Kamer. De Tweede Kamer vond het prima dat ik het op een later moment doe, omdat zij snapte dat er een onderscheid is tussen het principiële vraagstuk, het uitvoeringsplan en het handhavingsplan. Men weet ook dat het nog langs de Kamers gaat. Wat dat betreft hebt u er te zijner tijd ook nog wat over te zeggen. Eigenlijk heeft het principebesluit over tolheffing niets te maken met de projecten zelf, tenzij je de projecten heel graag niet wilt. Dan kan het niet steunen van de tolheffing daar een middel voor zijn.

Ik heb al gezegd dat de insprekers er uitermate serieus bij betrokken zullen worden, ook bij de verdere uitwerking van het tracébesluit. Ik heb net al antwoord gegeven op de vraag of ik kan beslissen over de tolwet als ik nog niet weet wat de taakstelling en het budget is.

De Partij van de Dieren heeft een vraag gesteld over de aantasting van de natuur bij de Blankenburgverbinding. Zij stelt dat naar alle varianten en de reactie daarop moet worden gekeken. De inrichting van het tracé en de gevolgen voor omwonenden, milieu en natuur hebben we onderdeel laten zijn van het tracébesluit. In het tracébesluit worden alle elementen afgewogen. In het wetsvoorstel dat nu voorligt, wordt hierop geen voorschot genomen. Het geeft alleen een basis voor de tolheffing.

Tot slot vroeg de Partij voor de Dieren of we niet eerst moeten weten hoe het zit met een fietsverbinding en een veerverbinding bij de Blankenburgtunnel. Ik heb gisteren in de Tweede Kamer al gezegd dat zowel ikzelf als de regio niet een fietsverbinding wil realiseren. De inschatting is dat er onvoldoende gebruik van zal worden gemaakt om het bedrag dat je erin moet investeren, te rechtvaardigen. Over de toekomst van de veerdienst Maassluis-Rozenburg na 2018 vinden nu gesprekken plaats tussen de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en Maassluis. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de nieuwe Blankenburgverbinding. Het uitgangspunt van Rotterdam en Maassluis is in ieder geval om de veerdienst te behouden.

Voorzitter, daarmee heb ik alle vragen van de Kamer beantwoord.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan zijn we nu toe aan de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef het woord aan de heer Van Hattem.

☐

De heer **Van Hattem** (PVV):
Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitvoerige beantwoording. Ik kom kort terug op een paar puntjes. De minister legt de vraag terug bij onze fractie. Wij willen graag deze wegen realiseren, de Blankenburgtunnel en de verlengde A15, en hoe moeten die dan gefinancierd worden? In mijn bijdrage heb ik al een aantal opties genoemd om te financieren zonder tolheffing. In de eerste plaats noem ik de bijdrage uit de verkoop van energiebedrijven door de provincies. Met name in Gelderland staat er in principe nog genoeg op de bank om de tolheffing daaruit te kunnen financieren. Dat er in Gelderland geen bestuurlijk commitment is, is iets anders, maar de mogelijkheid is er in theorie.

De tweede mogelijkheid is het direct inzetten van de opcenten, zoals ik uitvoerig heb betoogd. Maatregelen uit de tijd van Bestek'81 moeten niet tot in de eeuwigheid blijven duren.

De derde mogelijkheid is het stopzetten van de EU-afdrachten en het geld daarvoor inzetten in eigen land en voor onze eigen wegen, en niet langer in de westelijke Balkanlanden en Turkije. Dan komen we denk ik al een heel eind en is deze tolheffing niet nodig.

Dan nog één puntje om de tegenvallers te dekken uit de risicoreservering. Het is nog niet helemaal duidelijk hoe dat nu zit, want als er sprake is van tegenvallers in de opbrengsten, worden die dan uiteindelijk wel uit de tolheffing betaald? Dus wordt de tolheffing dan voor langere duur ingezet zodat altijd de volledige risicoreservering zal terugkomen? Of wordt dat bedrag verrekend? Daarover krijg ik nog graag duidelijkheid.

Waar ligt het kasprobleem dat daarbij zou spelen? De tunnel en de brug liggen er dan. In welk opzicht is er dan nog sprake van een kasprobleem?

Tot slot de meevallers voor de verdere inpassing van de A15. We blijven het toch een beetje vreemd vinden dat nu wordt gezegd dat die meevallers uit de opbrengst van de tol eigenlijk naar de provincie gaan terwijl die provincie zelf al genoeg opbrengsten heeft uit de opcenten om dat te kunnen bekostigen. Dat vind ik een oneigenlijk argument om te gebruiken, dus wat ons betreft zou dat best van tafel mogen.

☐

Mevrouw **Meijer** (SP):
Voorzitter. Ik blijf vandaag feliciteren, Nu gaan mijn felicitaties uit naar mevrouw Jorritsma met haar maidenspeech, waarvan ik al tegen haar zei: we zijn het niet eens, maar het is mooi gesproken.

Uiteraard ook dank aan de minister voor haar uitgebreide beantwoording. Ik heb nog wel drie punten die ik met haar wil delen. Ik blijf me toch een beetje afvragen hoe ik dit nu moet uitleggen aan de omwonenden in deze regio's. Moet ik nu echt tegen hen zeggen: u voldoet aan de voorwaarden, er is een gratis alternatief, zoals mevrouw Jorritsma al zei, maar niet te veel en dus is de kans groot dat u daar gaat rijden en dus mag u betalen en bewoners van bijvoorbeeld Groningen, Friesland of Overijssel niet? Ik vind dat toch een tikje vreemd.

Dan blijft natuurlijk staan dat we geld tekortkomen. Ik kan me ook voorstellen dat deze minister, die zoals ik net al zei haar budget heeft weten op te hogen van 6,6 naar 7,9 miljard, een deel daarvan gaat inzetten om de tol hier af te halen.

Ik zou het toch wel heel netjes vinden als we deze procedure met de zienswijzen eerst kunnen afronden voordat we verdergaan op dit traject, dus ik hoop erop dat de minister toch aan de alternatieven van collega Koffeman tegemoetkomt.

☐

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink** (VVD):
Voorzitter. Ik wil eigenlijk gelijk mijn excuses aan u aanbieden, want ik heb u, blijkbaar toch in de zenuwen, niet gefeliciteerd. Dus bij dezen alsnog!

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink** (VVD):
Dus toch een klein beetje nervositeit, vrees ik, voor deze eerste keer.

Ik heb nog slechts één opmerking te maken, en wel over het road package en de mogelijkheden van de integratie van systemen. Ik heb het vooral gehad over technische integratie. Met andere woorden, kun je het niet zo maken dat men met hetzelfde systeem overal kan rijden?

In mijn dromen zie ik nog wel een toekomst waarbij je gewoon overal per kilometer betaalt via een pasje dat je overal kunt gebruiken. Dan zou je zelfs nog nationaal kunnen besluiten wat iedereen nationaal daarvoor wil heffen. Maar dat zal wel heel lang duren, dus laten we er maar op sturen — daar zou ik heel blij van worden — dat we in elk geval hetzelfde pasje kunnen gebruiken zonder dat al die systemen zo in elkaar geschoven zijn. Ik hoop dat de minister erin slaagt dat dat pakket er volgend jaar zal zijn. Maar vooralsnog dan wel graag met het behoud van onze nationale verantwoordelijkheden.

☐

De heer **Koffeman** (PvdD):
Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen. Wij zijn het niet eens over de route en ook niet over het eind van die route. Wij vinden bij de Partij voor de Dieren dat de beer niet geschoten moet worden maar ook dat de huid van de beer nog niet moet worden verkocht voordat die geschoten is. In die zin vragen wij ons echt in gemoede af waarom je een wet tijdelijke tolheffing zou aannemen terwijl er nog veel onzeker is. Wanneer je als kabinet zegt: er liggen dan wel 1.900 zienswijzen maar wij vinden eigenlijk dat wij full speed door kunnen, dan voelen burgers zich toch niet zo heel erg serieus genomen. Ik denk dat het in deze tijden wel van groot belang is om burgers ten minste het gevoel te geven dat hun zienswijzen ertoe doen. In die zin zou het niet meer dan chic zijn om even te wachten tot die zienswijzen beoordeeld zijn en tussen het voorlopige tracébesluit en het definitieve tracébesluit even pas op de plaats te maken.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink** (VVD):
Ik heb er behoefte aan de heer Koffeman daarover een vraag te stellen omdat hij de burger zo nadrukkelijk in het spel brengt. De burger is er natuurlijk het meest bij gebaat als wij het goed uitleggen. Je hebt een tolwet nodig om überhaupt de procedure te kunnen voeren. Je moet immers altijd bij een tracébesluit, ook bij een voorlopig tracébesluit, de financiering van een weg of van infrastructuur wel rond hebben. Wij krijgen in deze Kamer straks ook het handhavingsbesluit. Dan kunnen we altijd nog besluiten dat we dit toch niet zo'n goed idee vinden. Dan is er gewoon voor de rest van de procedure niks meer aan de hand. Dus het is niet zo dat de burger vanaf vandaag niks meer te vertellen heeft over dit project. Het is ook niet zo dat de minister zonder ons erbij te betrekken maar verder haar gang kan gaan. Dus mijnheer Koffeman, ik vind het jammer dat u denkt dat het nu niet meer aan de burger valt uit te leggen. Ik vind dat het nog steeds heel goed uit te leggen is dat het ook met deze wet nog niet zo wordt zoals de minister wil.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Ja, dat kan ik me voorstellen. Mijn stelling is ook zeker niet dat de burgers geen inspraakmogelijkheden meer hebben. Mijn stelling is dat het tijdens die inspraakmogelijkheden chiquer zou zijn als de overheid zegt: we zullen eerst eens kijken hoe serieus jullie bezwaren of zienswijzen zijn; op basis daarvan wordt duidelijk of die tunnel er überhaupt gaat komen, en op basis daarvan zullen we dan besluiten of er tolheffing nodig is of niet.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink** (VVD):
Maar dat heeft toch niks met chic te maken?

De heer **Koffeman** (PvdD):
Dat vind ik wel.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink** (VVD):
Alles is chic, maar als je geen besluit kan nemen als er geen tolweg ligt, dan heeft dat verder niks met chic te maken. Dan zegt u gewoon: ik wil die weg niet. Dat mag u ook zeggen hoor, maar zeg dat dan ook eerlijk.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Ik geloof dat ik daar tamelijk uitvoerig en eerlijk over geweest ben. Wat mij betreft geen Blankenburgtunnel. Maar wanneer je ruimte hebt tussen je voorlopige en je definitieve tracébesluit zeg ik dat het behoorlijk is om af te wachten wat de bezwaren van de burgers zijn, om die te beoordelen en om daarna pas een wetsvoorstel tijdelijke tolheffing in te dienen. Daarvoor heb ik een motie.

De **voorzitter**:
Door de leden Koffeman, Kox, Gerkens, Meijer, Teunissen en Vos wordt de volgende motie voorgesteld:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat recent onderzoek van Rijkswaterstaat heeft aangetoond dat de mogelijkheden voor hindervrije inpassing van de Blankenburgtunnel groter zijn dan tot nu toe werd aangenomen;

overwegende dat de zienswijzenprocedure rond de Blankenburgtunnel niet is afgerond;

overwegende dat daarmee de noodzakelijke kosten voor het project niet inzichtelijk zijn;

verzoekt de regering, het Wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgtunnel aan te houden totdat er meer helderheid is over de finale vorm en kosten van het project,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt letter E (34189).

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. De PVV heeft nog een aantal opmerkingen gemaakt en een aantal alternatieven aangedragen waarmee je de bekostiging van deze twee wegtrajecten ook zou kunnen regelen. Hoe creatief die ook zijn, ik denk dat de haalbaarheid ervan op dit moment beperkt is, zowel wat betreft de EU-afdrachten waarbij nu eenmaal sprake is van een wettelijk kader, als wat betreft de opcenten waar wij niet over gaan. De provincie Gelderland heeft ook al aangegeven het nu welletjes te vinden, omdat er al zo'n 300 mil-

joen in zit. Dat is dus geen begaanbare weg, hoe creatief ook meegedacht. Ik hoop dat de fractie van de PVV er nog een nachtje over wil slapen en dit tolvoorstel toch kan steunen.

Er is ook een vraag gesteld over de risicoreservering en wat het betekent als je uiteindelijk tegenvallende opbrengsten hebt, of je, als je langer moet betalen, ook langer tol moet heffen en of de risicoreservering dan vrijvalt. Inderdaad, er zijn nu tegenvallers opgenomen in de risicoreservering omdat er sprake is van een tijdstermijn. Uiteindelijk wordt een en ander wel uit de tolheffing betaald. Het gaat dan om een langere periode en dan krijg je vrijval, of het kabinet moet te zijner tijd besluiten het laatste stuk af te kopen. Dat zou ook kunnen.

Er is ook gevraagd waarom er een kasprobleem is. Het heeft ermee te maken dat je de uitvoering door een consortium of een aannemer laat doen. Daar moet je jaarlijks aan terugbetalen. Zij doen de eerste investeringen. Zij gaan tol heffen en uiteindelijk wordt het geld afgelost. De contractuele DBFM-verplichting met een aannemer moet je kunnen voldoen. Daarom moet je de betalingen kunnen doen en daarom is er een risicoreservering.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Nog even over de tolbetaling en de tegenvallers. Het is vandaag bekend geworden dat er vrij grote problemen zijn met de tunnel van de A4 bij Schiedam. Daar treden lekkages op. Er zijn forse kosten mee gemoeid om die te herstellen. Een aantal deskundigen stelt dat de tunnel met te veel voortvarendheid is aangelegd, tegen adviezen van deskundigen in. Stel je voor dat dergelijke problemen zich ook in de Blankenburgtunnel gaan voordoen. Betekent dat dan langere tolheffing?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik weet niet of je bij de A4 Midden-Delfland kunt spreken van een te snelle procedure, want volgens mij heeft het 40 jaar geduurd voordat het überhaupt duidelijk was dat die ging worden gerealiseerd. Op het moment dat je projecten realiseert, loop je altijd het risico dat je op tegenvallers stuit. Dan kan in de constructie zijn. Het kan ook de waterdruk zijn. Dat speelt nu ook bij de A4 Midden-Delfland. Het kan om de IT-systemen gaan, want die worden daar ook steeds gevoeliger voor. Wij houden bij onze ontwerpen daarom rekening met financiële bandbreedtes. Sommige zaken zullen duurder uitvallen en soms ook goedkoper. Daar maken wij goede afspraken met de aannemers over. Als de fout bij de aannemer ligt, kun je de kosten daar neerleggen. Als de fout bij het Rijk ligt, moeten wij daar zelf voor opdraaien. We hebben in dit geval een kosteninschatting gemaakt van wat de Blankenburgtunnel en de brug en het wegdeel bij de ViA15 moesten kosten. Nadat het tracébesluit in de Kamer is genomen, komt een en ander uiteindelijk in de realisatiefase. Dan zal blijken of de aannames en de werkelijke kosten met elkaar overeenkomen.

Verder hebben wij qua kosten ook een inschatting gemaakt wat dit over de jaren heen betekent als je tol gaat heffen. Ook daarvoor hebben wij bandbreedtes opgenomen, ook vanwege het risico dat de kosten van het project hoger of lager kunnen uitvallen. We hebben verder gekeken wat er qua prijselasticiteit nog mogelijk is. Je moet de prijs niet zomaar omhoog gooien in een jaar, maar mocht er wat dat betreft sprake zijn van een tegenvaller, een tegenvaller in aanvulling op de reeds geplande tegenvallers — dan trek je als het ware drie onderbroeken over elkaar aan — kan het zijn dat je daardoor langer moet heffen, of dat het Rijk bereid is daarvoor een greep in het Infrafonds te doen om dat bij het project te leggen. Dat geldt overigens voor alle projecten, of ze nu wel of niet met tol worden betaald.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Een korte vraag over de tegenvaller. De minister zegt dat het project aan een consortium wordt uitbesteed. Organiseert dat consortium de tolheffing ook?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Wij hebben voor ogen om internationaal ervaren partijen uit te nodigen om hierop te reageren en hun ideeën in te brengen. Ik voel er niet zo veel voor om in Nederland weer een heel nieuw systeem wat dat betreft uit te vinden, met alle ellende van dien. Veel consortia doen dat. Ik heb zojuist de landen genoemd waar het free float systeem al operationeel is. Op een gegeven moment geven wij aan: de weg wordt voor dat bedrag aangelegd. U moet dat voorfinancieren en via tol kunt u dat geld weer terug heffen. Wij spreken dat af in een DBFM-contract. We spreken dan ook af om hoeveel jaren het gaat en wat de prijs is. Die afspraken maak je met zo'n consortium. Je spreekt ook af hoe ervoor wordt gezorgd dat de burger er zo min mogelijk last van heeft. Mocht er ineens sprake zijn van andere aannames, andere dan waarover van te voren afspraken zijn gemaakt — dat kan een tegenvallende economische groei zijn — dan kan het zijn dat de overheid de tolinkomsten die dan als het ware niet binnenkomen moet compenseren in de richting van een consortium. Daar is de risicoreservering voor.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Vervolgvraag. Als het project door een consortium wordt uitgevoerd, een privaatrechtelijke onderneming, is er dan nog steeds sprake van geen btw-plicht?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ja, want wij zijn degenen die de tol formeel innen en het geld krijgen. Het consortium is de uitvoerende partij daarin.

Dan nog de vragen van de SP. Er is gevraagd hoe je omwonenden uitlegt dat je daar wel tol moet heffen en in bijvoorbeeld Groningen niet. Dat is complex. Daarom ben ik ook geen voorstander van dit soort aparte toltrajecten. Gezien de historie doen wij het wel. In de historie hebben wij het ook vaker gedaan. Mevrouw Jorritsma had misschien wat minder goede voorbeelden, maar een goed voorbeeld is de Westerscheldetunnel. Toen die werd aangelegd, vond iedereen het volstrekt logisch dat er een tolheffing op zat. Dat heeft ook nooit tot grote problemen geleid. De alternatieven zijn er wel. Je kunt ook hier gebruik maken van een ander wegennet en van andere tunnels.

Er is gesteld dat ik goed kan onderhandelen. In dat kader werd gevraagd of ik niet wat extra budget had kunnen inzetten om de tol af te kopen. Dat heb ik voor een deel gedaan. Voor de A13 en de A16 heb ik geld dat ik ook had kunnen spenderen aan nieuwe wegen uiteindelijk ingezet voor dat reeds eerder genomen besluit. Ik vond tol daar

echt een ongelukkige variant. Voor deze twee wegen had ik daar niet genoeg geld voor. Ik heb geen 7,9 miljard per jaar te besteden. De afgelopen periode had ik te maken met een hogere piek aan uitgaven, vanwege de economische crisis, en omdat ik een impuls wilde geven. Het gemiddelde in de jaren hierna zit ergens rond de 5,8 miljard. Ik heb het budget dus niet om de tol af te kopen. Anders had ik dat graag gedaan, want het lijkt mij handiger om één systeem in het land te hebben dan al die verschillende varianten.

Zowel de SP als de PvdD heeft mij gevraagd te wachten tot de inspraak is afgerond en verwerkt. Er is mij gevraagd om de burgers het gevoel te geven dat wij de inspraak serieus nemen. Ik wil de burgers niet alleen dat gevoel geven. Ik neem de inspraak serieus. Voor de Blankenburgtunnel is de inspraak afgerond. Voor de ViA15 loopt die nog tot 23 september. Ik neem de inspraak serieus. Op basis van die inspraak kijken wij wat wij nog willen veranderen tussen het ontwerptracébesluit en het tracébesluit. Er kan sprake zijn van een totale scopewijziging, al verwacht ik dat niet. Dit wetsvoorstel staat daar los van. Dit wetsvoorstel bepaalt op geen enkele wijze hoe het tracé besluit er gaat uitzien. Tegelijkertijd heb ik het wel nodig om het tracébesluit te kunnen nemen, want het tracébesluit is niet geldig als er geen financieringsbron onder zit. Ik moet dit voorstel nu voorleggen. Ik moet het nu gerealiseerd krijgen, maar dat betekent niet dat ik hiermee mogelijkheden voor zienswijzen afsluit.

De heer **Koffeman** (PvdD):
Ik heb een vraag ter verheldering. De minister zegt dat de zienswijze is afgerond. Dat is maar betrekkelijk: op 12 november liep de termijn af, maar de procedure is natuurlijk pas afgerond op het moment dat de overheid een en ander beoordeeld en gewaardeerd heeft.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ja, maar dat staat los van het betoog dat ik zojuist heb gehouden, dat er voor ons geen enkele belemmering is om zienswijzen over te nemen als zij gegrond zijn dan wel om ze af te wijzen als wij ze ongegrond vinden. Wat dat betreft heeft deze procedure geen enkele invloed op het serieus nemen van het inspraakproces dat geldt rondom de beide tracés. Natuurlijk weet ik dat er veel op ingesproken is. Ik ben al jarenlang met deze projecten bezig, dus ik ken de meeste meningen. We hebben ook de debatten in de Kamer gehad, waar er varianten en voorstellen zijn afgevallen. Voor een groot deel zullen we deze terugzien. Daarvan zeg ik wellicht te zijner tijd dat we die al een keer hebben gezien en dat we daar niets meer mee kunnen. Er zullen echter ook nieuwe zaken komen, waar misschien eyeopeners bij zitten. Wij nemen inspraak altijd serieus en dit wetsvoorstel doet daar niets aan af. Daar hoeft u zich geen zorgen over te maken.

Ik ga verder met de inbreng van de VVD. Ik was bijna bang dat mevrouw Jorritsma droomt over een prijssysteem door heel Europa, maar het bleek dat zij vooral droomt over technische integratie. Dat doet mij op zich deugd, want ik denk die integratie zowel behoort tot de slimme wijze waarop we diversiteit kunnen hebben als ervoor kan zorgen dat de wijze waarop je dingen operabel maakt op elkaar is afgestemd. Technische interoperabiliteit, zoals dat zo mooi heet, wordt geregeld in de EETS-richtlijn (European Electronic Toll Service). Wij leveren hier input op. Ik zal de woorden van mevrouw Jorritsma meenemen in de zienswijze die ik zal indienen. Waar een maidenspeech allemaal wel niet toe kan leiden!

Ik heb de vragen van de PvdD tegelijkertijd met die van de SP beantwoord. Tot slot kom ik dus te spreken over de motie van de PvdD. Daarin wordt de regering verzocht om de tolwet aan te houden tot een later moment. Ik ontraad de motie, dat zal de leden niet verbazen. De tolwet is de wettelijke basis om straks tol te kunnen heffen. De daadwerkelijke tolheffing wordt vastgelegd in het tolbesluit. Dit tolbesluit wordt tegelijkertijd met het tracébesluit genomen. Voor het tracébesluit heb ik uiteraard de zienswijze OTB nodig. Dat hebben we ook afgesproken in de Elverding-spelregels die we met elkaar hebben.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik kom tot afhandeling van het wetsvoorstel. Wenst een van de leden stemming over het wetsvoorstel? Dat is het geval. Dan stel ik voor, volgende week dinsdag over het wetsvoorstel en over de motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.